

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **14 de setembro de 2021** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Dawton Gaia - CET
2. Diego Xavier Leite – SMT-AT
3. Eduardo Macabelli - CET
4. Evely Trevisan Lacerda – CET
5. Júlio Rebelo – CET
6. Larissa – SMT-AT
7. Luiza Gomide - CET
8. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva do CMTT – SMT-AT
9. Mariani – SMT-AT
10. Michele Perea – SMT-AT
11. Nancy Schneider – CET
12. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica - SMT-AT
13. Paulo Matias – Imprensa-SMT
14. Pedro Ivo – SMT-AT
15. Rosa Oliveira – CET
16. Rosemeiry Leite – CET
17. Sérgio Barnabé – CET
18. Silvio Roberto - CET
19. Telma Micheletto - CET

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina Nunes – Secretária Executiva - CTMP
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
4. Maria Ermelina Malatesta (Meli) - Idosos
5. Mauro Calliari – Suplente - CTMP
6. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Observadores:

1. Giovanna Araújo
2. Gilberto F.
3. Helena
4. Rafael

Maria Teresa – abriu a reunião, cumprimentou todos, deu alguns informes, elencou a pauta e disse que em outubro a SMSUB (Caio Luz) se comprometeu a fazer uma apresentação para a CTMP.

Diego – apresentou o monitoramento do *Programa de Metas 2021-2024*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Mauro – parabenizou a apresentação. Como sugestão, poderíamos deixar a apresentação das estruturas mais complexas (terminais e corredores p.ex.), a cada três meses. Sobre a sessão pública que mencionou, poderia deixar todos os dados (horário, data, endereço, link, etc), para podermos participar? Sobre o relatório de mortos, a CET divulgou os cruzamentos onde mais morrem pessoas. Gostaria de saber se estão considerando estes cruzamentos dentro dos projetos de fiscalização, aumento de calçada e aumento do tempo semafórico? Sobre as áreas calmas do centro (muito importante), há outros projetos (PIU Centro, SMSUB, etc). Isso é um problema em termos de composição de ruas? Como organizarão tudo? Quanto ao projeto de calçadas e novas faixas, muito bom. Parabéns pela abrangência das ações. Gostaria apenas que os avanços de calçadas andassem um pouco mais rápidos.

Diego – a sessão pública que citei é uma das etapas da licitação do projeto executivo e não audiência pública. É aberta ao público. Podemos passar depois para vocês as informações. E sim, priorizamos os locais com mais sinistros de trânsito em todos os projetos.

Telma – em relação às áreas calmas do centro, as conversas estão sendo feitas com SP-Obras e SP-Urbanismo e será um conjunto de ações.

Mauro – o projeto do calçadão novo será no centro velho? Sabe qual o perímetro da área calma? Sabe se vai coincidir ou não?

Telma – ela coincide porque a área calma vem da Ipiranga para dentro – sentido Xavier – e faz o contorno na Basílio da Gama. Tudo terá a reforma de calçadão; a 7 de Abril, a 24 de Maio, Bráulio Gomes e Xavier de Toledo (área calma). Vai do Viaduto do Chá até a Av. São João. Se quiser posso mostrar o mapa.

Mauro – a preocupação é evitar que as ações se colidam.

Maria Teresa – quanto a isso não se preocupe. Nós nos reunimos com frequência em relação a todos os projetos.

Telma – o centro é onde mais há compatibilização dos projetos.

Maria Teresa – em relação aos avanços de esquinas, também gostaríamos que fosse mais rápido, mas não é possível fazer esse tipo de intervenção sem um projeto. É uma obra civil e há interferência com drenagem e rampas de acessibilidade.

Ana Carolina – em relação à mudança da rede, foi dito que será feita uma simulação. Gostaria de entender melhor do que se trata esta simulação. O que nos preocupa é o maior número de transbordos, que exigirá construções da área de transbordo e adequações de cruzamentos para que os passageiros façam os transbordos em segurança. Essa simulação considera isso também - aumento de trânsito a pé em determinados pontos -? Essas obras devem acontecer antes da transição para a Nova Rede.

Diego – existe um software dentro da SPTrans e CET que se chama “M”, para fazer essas simulações de tráfego. Que eu saiba são essas as simulações que estão sendo feitas, são várias rodadas e estamos na segunda rodada. Em relação às obras para adequações na Nova Rede, inserimos algumas iniciativas dentro da Meta. As iniciativas são construções de conexões de transporte público justamente para dar suporte aos transbordos dentro do sistema. No âmbito do programa de metas já previmos as iniciativas em cinco terminais de pequeno porte, mas penso que vale a pena chamar a SPTrans para explicar isso com propriedade.

Élio – parabenizou a apresentação. Gostaria de pedir para verificarem a possibilidade de termos um território educador na região (Corifeu); temos algumas escolas (municipal, estadual e particular) junto da Praça Elis Regina e precisamos de uma intervenção maior do que apenas faixas, como p.ex. alteração de geometria.

Telma – sua solicitação será anotada e nas próximas rotas escolares que estudaremos, podemos incluir como prioridade.

Maria Teresa – gostaríamos de trazer no mês que vem uma apresentação da Rota Escolar Segura do Jardim Nakamura e falar da nova parceria com o Banco Mundial sobre um recurso para Rotas Escolares para Crianças com Deficiências. O trabalho está no início e gostaríamos que eles viessem na CTMP ouvir a opinião de vocês e falar sobre esse processo.

Gilberto – quero reforçar o que o Sr. Élio falou. No Amorim Lima a prefeitura fez uma intervenção e colocou alguns postes impedindo a passagem de cadeiras de rodas. Sobre a Meta 41, queria saber se é uma rota específica para pessoa com deficiência ou se está dentro de um projeto mais abrangente? Se for exclusiva para pessoa com deficiência gostaria de dizer que no passado já foi feita e não funcionou. Precisamos discutir melhor isso. Já apresentei um projeto chamado Projeto Acessível que tinha outro conceito: *“tirar a pessoa com deficiência de sua casa”*, que objetivava fazer as mudanças necessárias nas rotas que ele (deficiente) utiliza. Algumas rotas inclusive foram mal feitas tendo p.ex. um lado da rua adaptado e o outro não.

Sandra – parabenizou a apresentação. Como está prevista apresentação da SMSUB no mês que vem, seria importante que houvesse uma conversa com a SPTrans, porque os pontos de ônibus ficam nas calçadas. É importante que o projeto da PEC esteja alinhado com as necessidades dos pontos de ônibus. Queremos que os pontos tenham uma altura de 20 a 30 cm para podermos entrar com maior facilidade e rampas nas laterais, entre outros. Quanto às faixas de pedestres, tem que ter acessibilidade (rampas de acesso). Quando a obra for realizada tem que estar completa, contemplando todos. Sei que teremos rotas acessíveis, etc, mas como o Gilberto mencionou, como é que a pessoa sai de casa para chegar numa rota acessível para as pessoas com deficiência visual? É preciso pensar que tudo deve ser acessível, pois eu pago imposto.

Maria Teresa – sobre acessibilidade nas faixas de pedestres, você está se referindo a alguma faixa nova ou está falando de forma geral? Há algum local dessas 2000 faixas novas que está sem acessibilidade e poderíamos estudar como projeto piloto em relação à SMSUB?

Sandra – sim, são novas.

Maria Teresa – vou pedir o seguinte: se houver lugares novos que a CET tenha feito faixas e que ainda não tenha rampa de acessibilidade, nos passe uma lista para que possamos falar com SMSUB para fazer as adequações. Não temos o contrato para fazer rebaixamento de guia. Vocês sabem que construímos o MDU e uma de suas partes é de procedimentos e de integração entre as equipes da prefeitura. É uma mudança difícil de conseguirmos alcançar, vem sendo feita, mas ainda necessita de aprimoramento. Não conseguimos ainda criar um grupo que vai coordenar as ações de intervenções no espaço do viário da cidade. Estamos conversando em SMSUB para alinhar tudo isso. Sobre acessibilidade de forma geral, nas intervenções da SMT estamos adotando tudo que é necessário em nossos projetos de acordo com o Manual. Concordamos que precisamos fazer do jeito certo, mas teremos que adequar nossa cidade de forma progressiva. Estamos acertando com a SPtrans para que alguém participe das nossas reuniões da CTMP.

Gilberto – complementando, é melhor dar sempre preferência às faixas elevadas (nível da calçada). Isto não só faz com que o motorista diminua a velocidade como facilita muito para todas as pessoas com dificuldade de locomoção.

Telma – as rotas escolares são feitas em áreas onde temos um número de acidentes com menores de 18 anos e onde as crianças fazem o trajeto casa-escola-casa muitas vezes a pé. Nossa preocupação é melhorar a segurança nas travessias incluindo elementos moderadores de tráfego. Fizemos em Itaquera (conjunto da Bonifácio) e no Jardim Nakamura (Jardim Ângela). Fizemos também no Pari e estamos trabalhando agora em São Rafael. As rotas para pessoas com deficiência foram tratadas em conjunto com SMPED e são focadas onde estão as instituições e onde há os polos de atração. A primeira que fizemos com SMPED e SMSUB foi na Vila Clementino. As outras rotas também são traçadas visando esses polos de atração. Começaremos por aí e depois iremos expandindo na cidade.

Gilberto de Carvalho – em relação aos critérios para acessibilidade gostaria de saber se há algo previsto para o Hospital das Clínicas? É um grande polo de atração, há estudos antigos, mas continua sem nenhuma medida.

Maria Teresa – está na lista dos cinco? É uma das rotas de acessibilidade?

Telma – não.

Diego – temos o projeto, mas não está na lista dos cinco.

Maria Teresa – ok, então teria que ser uma das áreas a ser priorizada. Sabem por que não entrou? Quais os critérios?

Rose – o Hospital das Clínicas não era rota acessível, é um estudo de área que envolvia o Hospital, Avenida Rebouças e Dr. Arnaldo. Foi feito um diagnóstico de problemas e parou nesta etapa enquanto eu ainda estava em GST. Produzimos um material, mas não sei dizer por que o assunto não foi para frente. Não era rota acessível, é um estudo mais amplo. O hospital tem uma estrutura que não é o ideal e fizemos propostas para melhorias. Envolve a

Rebouças, novos semáforos e novas travessias. O estudo está bem avançado, mas que eu saiba não entrou em nenhuma meta neste momento.

Telma – a SP-Urbanismo ia fazer algumas reformas na época.

Rose – fizemos um Ofício para SP-Urbanismo para que fizesse uma proposta em relação a Enéas de Carvalho, mas eles também não conseguiram priorizar naquele momento. Concordo com o Gilberto, pois o assunto já estava bem adiantado. Há um bom ponto de partida para retomar quando houver oportunidade.

Maria Teresa – vamos resgatar e ver se conseguimos incluir em nossas ações.

Gilberto – sugiro que a CTMP faça uma reunião técnica somente sobre acessibilidade. De fato o HC é parcialmente adaptável, mas o conjunto não está acessível.

Maria Teresa – podemos resgatar internamente em que ponto parou o projeto, descobrir quais foram os motivos que impediram de avançar e verificar do ponto de vista financeiro se é possível incluir ainda nesta gestão. Temos que avaliar esta questão.

Luiza – apresentou a *Rede Prioritária da Mobilidade a Pé*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Gilberto Carvalho – qual a distância que pode ser caminhada a pé que vocês estão considerando?

Luiza – estamos considerando até 500m, que é o que chamamos de curta distância. A ANTP havia pensado em 2000m, mas achamos muito. De 500m a 2000m consideramos média e acima de 2000m, longa distância.

Meli – sobre alguns itens da caminhabilidade mencionados, quando se falou de roupa, está relação ao gênero ou temperatura? Em relação à infraestrutura, minha sugestão é especificar melhor o que é (tudo que compõe a infraestrutura), pois por vezes a iluminação é boa, mas o pavimento não, p.ex. Outro item importante para a caminhabilidade é a “atratividade” (utilizado em várias metodologias). Outra coisa é que considerando o número de viagens a pé realizadas na cidade e o “novo normal”, que estimula viagens até em escalas maiores, não seria o caso de se trabalhar com a escala proposta pela ANTP de 2000m? Isto estimularia as viagens a pé entre outras políticas públicas que não só a de mobilidade.

Luiza – a roupa independe de gênero. Quando a pessoa está fazendo exercícios, usando tênis e roupas adequadas e não está carregando nada é diferente de quando a pessoa – e aí podemos pensar também em gênero -, está indo ao trabalho, usando um salto alto, carregando bolsa, notebook, etc. Neste sentido a pessoa poderá escolher outros tipos de percurso e distâncias diferentes.

Meli – mas aí não é motivo da viagem? Seria bom não misturar as coisas. A roupa envolve uma questão de gênero que não é nem o sapato alto, mas uma questão de segurança da mulher.

Maria Teresa – mas isso estaria contemplado no item “Gênero”.

Meli – na minha opinião o que falaram fica melhor contemplado no motivo da viagem e não na roupa.

Maria Teresa – é em relação ao conforto. Existe até no Labalt.

Meli – não entendi o nome da bibliografia, se puderem depois me enviar eu agradeço e pesquisei. O que existe na questão da roupa é o clima.

Maria Teresa – o que achei que você iria mencionar e faltou é se a pessoa que está caminhando está acompanhada com alguém com mobilidade reduzida. Mais do que carregando um laptop, é, por ex., se estiver carregando um filho.

Meli – o escritor canadense que desenvolveu o conceito da caminhabilidade em 1994, coloca como um dos fatores a ser analisado, a possibilidade de uma criança, mulher e idosos caminharem em qualquer horário desacompanhados.

Mauro – elogiou a apresentação. Parece um trabalho de fundo, com um traço acadêmico e que permitirá que surjam outras coisas. Dá muito medo de ver esse trabalho sumindo (muitas variáveis). Se tivermos esse mapa do jeito que está saindo, precisamos usar essa base em tudo.

Luiza – o objeto dessa Rede – nosso sonho - é que de fato balize as políticas públicas. Que seja considerado, p.ex., quando houver as escolhas da PEC. É claro que o *Programa Ruas Completas* é outro, mas o que estamos desenvolvendo no *Ruas Completas* (micro escala), é a realização da melhoria daquele percurso, naquela situação (Cidade Tiradentes), em torno dos Terminais, para aquelas pessoas que moram e usam aquela região. Complementando um comentário da Meli, temos o trabalho da ANTP que abrange todas as possíveis variáveis e transformamos isso numa tabela. Olhamos a infraestrutura (adaptações para pessoas com deficiência, iluminação, piso tátil, qualidade da calçada, qualidade da circulação, interferências fixas, fluxo de capacidade, velocidade média dos pedestres, interferências móveis, segurança, existência de semáforos para pedestres, tempo de verde e de espera, iluminação da faixa de travessia, velocidade de veículos na via, existência de radar, conforto, arborização, bancos públicos, permeabilidade transversal, qualidade da parada de transporte coletivo, etc). Tudo isso faz parte do nosso diagnóstico, que é alterado e/ou complementado a partir da pesquisa de opinião pública.

Élio – gostaria que a SMT solicitasse às Subprefeituras a aplicação da Lei 15.442 para que cada um tenha sua calçada adequada conforme determinado pela Prefeitura (sugestão de complemento ao trabalho da Luiza). Independente de qualquer Rede eu tenho que caminhar 300m pela rua porque é impraticável usar as calçadas que vão para o ponto de ônibus.

Luiza – por isso que quando estávamos desenhando a micro rede a localização dos pontos de ônibus era vital, pois é o caminho necessário e a conexão do pedestre nos seus caminhos de média e longa distância.

Meli – uma sugestão: antes de fazerem a avaliação junto à comunidade, poderiam submeter os tópicos para as pessoas/moradores para ver se eles gostariam de inserir mais algum aspecto que vocês não pensaram.

Luiza – nós submetemos.

Telma – apresentou a *Acessibilidade da Rua das Capitãneas Hereditárias* e outros projetos pontuais da Gerência de Segurança. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Michele – apresentou as *Calçadas Inclusivas – Acordo de Cooperação com a G3ict*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Maria Teresa – essa cooperação existe para levantar os desafios do uso da tecnologia para casos em cidades mais desafiadoras que não o caso dos EUA ou lugares muito planos e certinhos em relação aos espaços públicos.

Michele – é um projeto recente que está sob a Coordenação da Regina Cohen do G3ict, que é cadeirante e especialista em acessibilidade.

Sílvio – em relação à sobre-elevação negativa junto da curva (apresentação Telma); queria saber se caberia a colocação de algum dispositivo para reduzir a velocidade, se vocês pensaram em alguma coisa?

Telma – depois que foi tudo implantado percebemos que os veículos reduziram bastante a velocidade; entendemos que a sinalização ficou clara na área de conflito e que não seria necessário neste momento. Continuamos avaliando e a subprefeitura também conversa conosco sobre isso.

Meli – gostaria de saber se a Michele se dispõe a apresentar essa metodologia na Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP?

Michele – sim, sem problemas.

Maria Teresa – obrigada a todos e até o mês que vem.

Pauta:

- 1) Monitoramento do Programa de Metas 2021 – 2024 (SMT/AT).
- 2) Rede Prioritária da Mobilidade a Pé (CET/GPL).
- 3) Acessibilidade:
 - a. Rua das Capitãneas Hereditárias e outros projetos pontuais (CET/GST).
 - b. Calçadas Inclusivas – Acordo de Cooperação com a G3ict (SMT/AT).

CHAT:

[10:50] Ana Carolina Nunes (Convidado)

pra gente é importante entender se essas simulações consideram o impacto no tráfego de pessoas a pé tb

ótima sugestão, obrigada

bom te ver de novo, Fracheta!

[10:56] Sandra Ramaloso (Convidado)

Eita Frachetta!!!! Grande professor!!!!

[11:01] Telma Micheletto (Convidado)

Srº Élio, por favor encaminha no meu email: telmagp@cetsp.com.br, o nome das vias e das escolas nas proximidades da Av. Corifeu de Azevedo Marques.

[11:07] Maria Teresa Diniz

Para quem ainda não conhece o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Prefeitura, convido para visitar o link:

<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>

[12:01] Mauro Calliari (Convidado)

Muito bom o exemplo mostrado de aumento da calçada no M´Boi Mirim.. pode ser uma inspiração para outras áreas. Só a parte do jardim ficou estranha; poderia ser um jardim de chuva, como o prefeito disse que aconteceria nas novas calçadas.

Parabéns, Telma!

[12:08] Élio Camargo (Convidado)

Telma, esta construção não estaria avançando na área pública?

[12:10] Sandra Ramaloso (Convidado)

Parabéns, Telma!

[12:11] Telma Micheletto (Convidado)

Oi Mauro, achei muito caprichoso da Subprefeitura fazer as floreiras Gosto dos Jardins de chuva mas nem sempre a Sub tem esta possibilidade de execução.

Obrigada!

[12:14] Telma Micheletto (Convidado)

Srº Élio, se refere as casas que avançam na calçada? Se sim, realmente tem razão, são áreas invadidas. A retirada é bastante demorada e seria a longo prazo, talvez nunca fosse possível.

Obrigada, Sandra!

[12:14] Meli Malatesta (Convidado)

Excelelnte metodologia

Ótimo trabalho Sandra!!!!

[12:14] Gilberto de Carvalho (Convidado)

Ótimas apresentações! Parabéns a todas as equipes envolvidas!

[12:15] Mauro Calliari (Convidado)

Muito bom, Michele! Parabéns pelo início desse importante trabalho!

[12:21] Meli Malatesta (Convidado)

O trabalho da Telma e o da Luiz Rose são essenciais. Duas abordagens, uma geral de planejamento e outra de segurança resolvendo os problemas pontuais urgentes. Ambas são necessárias

[12:22] Élio Camargo (Convidado)

Parabéns e obrigado!

[12:22] Ana Carolina Nunes (Convidado)

obrigada pessoal